

## 40 Jahre Bergmeister aller Klassen

### Der NSU Spider hat mit Spiess Geschichte geschrieben

von Hartmut Jundt

Eine Geschichte, die fast im Rummel der Jubiläen in Vergessenheit zu geraten drohte. Dabei ist die Renngeschichte in der Historie des Wankel-Spiders ein hochinteressantes Kapitel. Wir hatten Gelegenheit mit den Zeitzeugen zu sprechen und festgestellt, dass in vielen Publikationen unzutreffende Fakten wiedergegeben wurden.



Die Renntrochoide des KKM 502 ist eine weitere Variante in der Spider-Motorenfamilie. Man kann sagen, dass entsprechend der Ein- und Auslass-Konfigurationen 3 Typen existieren:

- Trochoide Serie Einlass 32 mm
- Trochoide Serie Einlass 34 mm
- Trochoide Rennen Einlass 44 mm

Die letztere wurde gezielt für den Renn-Spider entwickelt, kam aber im Laufe des Jahres 1966 auch beim Rallye-Spider von Panowitz/Strunz zum Einsatz und wurde später von vielen Privat-Fahrern bei ihren Renneinsätzen verwendet.

So kam 1966 NSU auf Siegfried Spiess zu, ob er nicht Bergrennen mit dem neuen NSU Spider fahren möchte. Der NSU Spider wurde von den FIA-Sportbehörden in der 1000 GT-Klasse eingestuft. Dies war deshalb ein Handicap, weil nur eine 1300 GT-Klasse für die Meisterschaft ausgeschrieben wurde. Aber NSU wollte unbedingt die Leistungsfähigkeit des NSU Wankel-

Motors unter Beweis stellen. Spiess war kein Unbekannter am Berg, denn er war bereits 1965 mit seinem privaten Prinz 1000 "Spiess" Deutscher GT-Bergmeister und im Werk gut bekannt.

Spiess war zunächst wegen des Einstufungs-Handikaps skeptisch und handelte deshalb vertraglich aus, dass er nur für Siege eine Prämie erhalten würde, und nicht wie üblich auch für die Plätze 2, 3, ff., die im Vergleich jedoch deutlich höher als normal war. Diese Prämie ist aber mit den heutigen Siegpämien und Fahrerträgen in keiner Weise vergleichbar, da sie dagegen immer noch sehr gering ausfiel. Motivation war die Freude am Fahren.

NSU stellte ihm 1966 einen kompletten Renn-Spider, welcher im Werk aufgebaut und von dort betreut wurde, zur Verfügung. Betreuer von Spiess und Renn-Spider vor Ort waren in der Saison 1966 Rennleiter Viererbl und NSU-Rennmechaniker Roland Faigle aus dem Wankel-Versuch. Es war so geregelt, dass Spiess das Auto im Werk abholte und nach dem Rennen dort wieder abließ. Die Abstimmung von Fahrwerk und Getriebe vor Ort nahmen Spiess und Faigle vor.

Zunächst schleppte Hr. Spiess den Renn-Spider hinter seinem "Mercedes-Heckflosse" mit einer festen Stange zum Rennort, später bastelte er für den Spider einen sehr leichten, maßgeschneiderten Hänger. Zum Abschleppen hatte das Auto deshalb auch immer ein Kfz-Kennzeichen, welches aber wechselte.

Der erste Renneinsatz 1966 lief nicht nach Plan. Wegen Ölaustritts an der Getriebemanschette rutschte er im ersten Lauf auf seinem eigenen Öl aus. Er konnte das Auto zwar noch abfangen, wurde damit aber nur 2. und hatte keine Chance mehr auf den Gesamtsieg in der Meisterschaft.

Mit den restlichen überlegenen 6 Klassensiegen beim Krähberg-Rennen, Bergrennen Eberbach, Taunus-Bergprüfung, Alpen-Bergpreis Rossfeld, Wasgau-Bergprüfung und beim Int. ADAC-Bergpreis Freiburg-Schauinsland reichte es nur noch zur Vize-Bergmeisterschaft.

Im ersten Rennjahr fuhr Spiess einen weißen Spider wahrscheinlich mit einer Motorleistung von ca. 90 PS, die bei 10.000 U/min anfielen. Der Rennauspuff endete auf der Fahrerseite links. Laut FIA-Nr. 522 war der NSU Spider für 1966 mit dem normalen Vergaser, TTS-Lagerstücken, verstärkter



Bilder aus dem Familienalbum von Siegfried Spiess, die ihn bei seinen Rallye-Läufen mit dem NSU Wankel-Spider zeigen.

Ölwanne und Zusatztank im vorderen Kofferraum (20l) homologiert. Vorgeschrieben in der Renngruppe III (GT-Klasse) war neben dem Überrollbügel Beifahrersitz, Ersatzrad und Werkzeug.

Das Erfolgsgeheimnis von Siegfried Spiess lag zum einen in seinem hervorragenden Streckengedächtnis und zum anderen in seiner sorgfältigen Vorbereitung. Frühmorgens am Renntag inspizierte er nochmals die Rennstrecke und die Bilder seiner Fahrten dokumentieren einen sehr akkuraten und punktgenauen Fahrstil. Er zeigte im Training nie sein ganzes Können, da er nie voll fuhr. Er diente ja den anderen Fahrern als Messlatte!

Für das Rennjahr 1967 und folgende erhielt Spiess jeweils eine Karosserie

vom Werk, welche er zusammen mit Monteur Faigle zum Renn-Spider aufbaute. Dabei wurde die Karosserie an verschiedenen Stellen verstärkt und nachgeschweißt. Das Hardtop diente als zusätzliche Versteifung. Das Serienfahrwerk war für den Renneinsatz nicht tauglich. Die Vorderachse erhielt die TTS-Lagerstücke und Koni-Stoßdämpfer, welche in der Höhe und Härte einstellbar waren. An der Hinterachse waren ebenfalls die Koni-Stoßdämpfer montiert, wobei die Schwingen verstärkt wurden. Das Auto rollte auf Dunlop-Rennreifen 450Lx12 mit Spezialfelgen 4,5x12 (nach innen verbreitert).

Souverän fuhr Spiess in 12 Rennen 12 Siege in seiner Klasse nach Hause.

Aufgrund des großen Abstands zu den 2. Platzierten wurde Spiess nicht nur Klassensieger sondern auch Deutscher GT- und Tourenwagen-Bergmeister aller Klassen. Was für eine Sensation! Dabei hatte Spiess ehrbare Gegner: Abt auf Werks-Fiat-Abarth 1000, Schüler auf Alfa GTA 1300 und Liedl auf dem schnellen Steyr-Puch 650 TRII und dem Glas-Fahrer Bodmer auf seinem nicht protestsicheren Glas 1304 TS. An der Seite von Spiess kämpften etliche Privatfahrer, wie z.B. Club-Mitglied Hans Müller und Rolf Edel mit ihren selbst modifizierten Spidern um die Plätze. Falls notwendig wurden sie materialmäßig werksseitig unterstützt, damit die Mindeststarteranzahl in der 1000er Klasse erreicht wurde.

Die vom Werk alleinig Spiess zur Verfügung gestellten Motoren / Berggetriebe wurden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Motorleistung stieg in der Saison 1967 auf über 100 PS bei 11000 U/min u.a. durch die Modifikation auf 2 mm Dichtleisten und auf den großen Einlass mit dem Solex 44HR Vergaser (nach Homologation ab Mai 1967).

Die Rennmotoren waren wirkliche Hochleistungsaggregate mit einer Literleistung von mehr als 100 PS! Sie wurden nach jedem Rennen im Wankel-Versuch durch die Gruppe "Lohr" zerlegt, vermessen und mit neuen Dichtelementen wieder zusammengebaut. Aufgrund des hohen Drehzahlniveaus wurde die Wuchtgruppe auf "Null" inklusive einer Ölfüllung im Kolben gewuchtet. Die Motorenteile waren speziell in den Toleranzen ausgesucht bzw. die Zwillingsschrauben im Übermaß spezifiziert. Jeder Motor wurde auf einer Testvorrichtung eingefahren und auf dem Leistungsmessstand abgenommen. Die freigegebene Drehzahlgrenze lag zum Schluss bei 12 000 U/min. Beim Zurückschalten konnten die Zwillingsschrauben dem Unterdruck nicht Stand halten und fielen kurzzeitig zusammen, was dann den charakteristischen Öl-Rauchpilz erzeugte! Der Renn-Spider mit seinem Megaphon (Eingang 35 mm/Ausgang 60 mm) war so laut, dass er selbst einem startenden Formel 1-Feld die Schau stehlen konnte...

Die Rennmotoren machten keine Probleme während der Rennläufe. Nur einmal musste über Nacht Rennleiter Viererbl im Werk einen Ersatzmotor holen. Am Schauinsland-Rennen mußte bei Spiess der Motor wegen Keilriemenschaden und damit Überhitzung innerhalb von 20 Minuten getauscht



werden, was für Monteur Faigle fast kein Problem war.

Der Erfolg von Spiess ärgerte seine Konkurrenten. So wurde einmal eines Nachts der Benzintank mit Semmelbrösel gefüllt. Doch Brösel am Boden vor dem Auto verriet den Plan und wurde so von Spiess rechtzeitig entdeckt.

Für die Saison 1968 baute Spiess einen silberlackierten Spider auf und wiederholte den Erfolg des Vorjahres. Auf Einladung fuhr Spiess auch einige Rundstreckenrennen, z.B. beim Flugplatzrennen Wien-Aspen. Auch dort gewann er die Klasse mit dem Renn-Spider. Für längere Wettbewerbe war der Motor nicht ausgelegt, da aufgrund der 2 mm IKA-Dichtleisten die Verschleißgrenze bei etwa 500 km lag.

Die Renn-Spider wurden nach jedem Saisonende mit schwächeren Motoren und Seriengetrieben ausgestattet verkauft. Auf Vermittlung von Spiess kaufte so Oscar Weiss aus der Schweiz einen Renn-Spider, mit dem er Berg- und Rundstrecken-Rennen fuhr. Das Auto wurde dann bei einem Rennen in der Ostkurve des Hockenheim Motodroms völlig zerstört. Weitere 44er-Trochoiden und Motoren mit normalen 5 mm Leisten wurden später direkt von NSU oder indirekt über Spiess an Sportfahrer abgegeben.

Der Meisterschaftswagen von 1967 wurde in 1990iger Jahren von Klaus Frers im historischen Motorsport eingesetzt und ist heute im Besitz der AUDI Tradition.

Als besondere Ehrung erhielt Spiess 1967 und 1968 eine goldene NSU-Nadel mit einem großen Brillan-

ten. Auch Felix Wankel bedachte Siegfried Spiess mit einer Wankel-Ehrennadel mit Brillanten.

Nach der Wankel-Ära wandte er sich wieder dem 4-Zylinder NSU TT zu. Siegfried Spiess hat sich nie weiter mit Wankel-Motoren beschäftigt und hat auch keine Wankel-Motoren getunt. Alle leistungsteigernden Komponenten und Motoren kamen definitiv aus dem Werk.

## Was macht Siegfried Spiess heute ?

Aus kleinen Anfängen Anfang der 70iger Jahre in einer Tankstelle mit angeschlossener Werkstatt entstand in der nun fast 40-jährigen Firmengeschichte eine eindrucksvolle Firma mit 40 Mitarbeitern.

Siegfried Spiess leitet heute zusammen mit seinen beiden Söhnen Holger und Jürgen die Firma Siegfried Spiess Motorenbau in Ditzingen bei Stuttgart. Die Fa. Spiess zählt heute zu den ersten Adressen, wenn es um Rennmotoren oder Kleinserien geht und betreut seine Rennkunden auch direkt vor Ort. In dem blitzsauberen Firmengebäude zeugen modernste CAD-Arbeitsplätze, Elektroniklabors, dynamische Motorenprüfstände und die hoch modernen mechanischen Bearbeitungszentren von dem geballten Know-how in der Motorentechnik. Diese High-Tech-Schmiede beschäftigt sich mit Motorenentwicklungen, egal ob sie auf luft- oder wassergekühlten Benzin- oder Dieselmotoren basiert.

Zahllose Siege von der Formel V bis zur Formel 2, DTM und Rallye-Fahr-



zeugen stellten und stellen den hohen Stand des Motorenbaus unter Beweis. Selbst Schumi oder Heidfeld siegten mit Fahrzeugen powered by Spiess Tuning.

Siegfried Spiess hat die NSU-Vergangenheit nicht vergessen und ist treuer NSU-Fan. Unter Anfeuerung seiner Enkel möchte er - wenn es die Zeit zulässt - den 1300 TT zum Laufen bringen. Übrigens gibt es bei Spiess für NSU die originalen und berühmten Tuningteile wieder !

Wir danken an dieser Stelle für die Informationen von

- Roland Faigle
- Hans Müller
- Klaus Schnell
- Siegfried Spiess
- Peter Viererbl

## Technische Daten NSU Spider RS, Stand 1968 und gemäß Homologation ab Mai 1967 (FIA Nr. 522)

### Motor KKM 502

geänderte Ölwanne mit mod. Ölsaugrohr  
 Rennkolben mit 2 mm IKA-Dichtleisten  
 Teile enger toleriert (Kolbenlager, Dichtleisten, Dichtstreifen, Zwillingringe)  
 Einlass 44mm mit Flachstromvergaser Solex 44 HR (homologiert)  
 Auslass leicht erweitert mit abgestimmter Rennauspuffanlage Länge 230 cm einschl. Megaphon (80 cm), Ausgang hinten links.  
 Rennkupplung, Schwungrad stark erleichtert (< 5,3 kg, homologiert)  
 Rennkerze mit spezieller Bosch HKZ  
 Lichtmaschine mit geänderter Übersetzung  
 Leistung bis zu 105 PS bei 11500 U/min

### Getriebe

4-Gang mit unterschiedlichen Abstufungen (Berggetriebe)

### Fahrwerk

Vorne TTS -Lagerstücke, tiefer gelegt  
 Stoßdämpfer Koni vorne +hinten, in Härte und Höhe verstellbar  
 Felgen 4,5x12 Dunlop-Rennreifen 450 L-12  
 Bremstrommeln/Antrieb von der 65 PS-Version

### Sonstiges

Gewicht 670 kg  
 Karosserie verstärkt und nachgeschweißt, Hardtop  
 Überrollbügel  
 Plexiglasscheiben  
 Modifizierter Tank mit 5l Inhalt  
 Drehzahlmesser bis 12000 U/min  
 Schalensitz mit H-Gurte  
 Spitzengeschwindigkeit ca. 206 km/h mit langem Getriebe

# AUTO FREY GmbH

Flotowstraße 1  
 86368 Gersthofen

Tel. 0821/49011-0

Fax 0821/49011-50

[www.auto-frey.com](http://www.auto-frey.com)

Ihr Mazda-  
 Wankelspezialist  
 im Süden  
 Deutschlands